Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2014–2015

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1542

Vragen van het lid **Van Helvert** (CDA) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *de veiligheid in tunnels* (ingezonden 25 februari 2015).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 12 maart 2015)

Vraag 1
Heeft u kennisgenomen van de uitzendingen van EénVandaag van onder andere 23 februari 2015[1]?

Antwoord 1
Ja, daar heb ik kennis van genomen.

Vraag 2
Deelt u de conclusies zoals die in de uitzending getrokken worden dat van de oude tunnels geen enkele tunnel op basis van de eigen veiligheidsnorm van Rijkswaterstaat een voldoende krijgt?

Antwoord 2
Nee, de tunnels worden door Rijkswaterstaat adequaat onderhouden om de tunnel veilig en daarmee beschikbaar voor het verkeer te houden.
Alle tunnels voldoen aan de tunnelwet.

Vraag 3
Wilt u per oude tunnel uw visie geven op de geconstateerde tekortkoming en daarbij aangeven wat er sinds het constateren van die tekortkoming aan gedaan is om deze weg te nemen? Het betreft tenminste de volgende tunnels en bijbehorende tekortkomingen:
Schipholtunnel: Door ontbrekende potentiaalvereffening kunnen bij blikseminslag het kabeldraagsysteem, de brandblusinstallatie en de masten van de objectverlichting onder stroom komen te staan. Het bedienings- en besturingssysteem functioneert niet meer. De hijsinstallatie kan niet meer worden gebruikt. De radioinstallatie in de tunnel voldoet niet meer en de intercom werkt niet. Bij een calamiteit kunnen bestuurders en hulpverleners niet worden geïnformeerd. De installatie voor laagspanning en die voor noodspanning voldoen niet. Er is onvoldoende tunnelventilatie. Vluchtwegen zijn

[1] http://regio.eenvandaag.nl/archief/57633/rijkstunnels_noord_holland_vol_mankementen

ah-tk-20142015-1542
ISSN 0921 - 7398
’s-Gravenhage 2015

niet zichtbaar. De constructie is er niet op gebouwd om de huidige belasting aan te kunnen, waardoor er een hoog risico op overbelasting is. De wapening van het beton is onvoldoende en het beton is kwetsbaar voor corrosie door vocht, koolstofdioxide en chloride. Door verandering van de rijbaanindeling is er een andere belasting van de rijbanen in de tunnel gekomen. Er is geen brandmelding en blusmogelijkheid tijdens brand. Bij de hoofddraagconstructie is er kans op bezwijken door onvoldoende draagkracht, scheuring in het veld aan de onderzijde en het bezwijken van voorspanningstaal.
Wijkertunnel: Het asfalt is te weinig stroef, wat een langere remweg geeft en slipgevaar oplevert. Er is een verhoogd risico op verkeersongelukken door een slecht wegdek. Door scheurvorming in het asfalt is de onderliggende constructie aangetast door water en pekelzout, wat zorgt voor corrosie van staal. Er is sprake van het ontbreken van de brandwerende afsluiting van de kabeldoorvoer en er is gevaar voor brandoverslag. De detectielus werkt niet meer, wat kan leiden tot storingen in de verkeersignalering. Het hemelwater loopt via kabels in de mantelbuis. Door slechte afwerking van kabels is er kans op elektrocutie. Door lekkage in het beton van het dak is tocht voelbaar in het middenkanaal, waar in geval van brand de rook doorheen zal gaan.
Zeeburgertunnel: Er is sprake van storingen in het bedienings- en besturingssysteem. De brandmeldontruimingsinstallatie werkt niet, waardoor brand dus niet – of te laat – wordt geconstateerd. Er is onvoldoende zicht in de tunnels door niet werkende camera's. Er zijn geen beelden van verkeer in de tunnel door defecte closed-circuit television camera's. De dynamische bewegwijzering werkt niet naar behoren. Te hoge voertuigen worden niet gewaarschuwd. Noodstroomaggregaten werken niet. De telefooninstallatie werkt niet naar behoren. Er kunnen delen van het plafond op verkeer vallen. Er is onvoldoende druk in de vluchttunnel waardoor er giftige dampen in de vluchttunnel blijven hangen. Het verkeer van buis één kan niet worden omgeleid door een storing in de installatie. Er zijn scheuren of naden in het open asfalt, waardoor er een grotere kans op ongelukken is.

Antwoord 3
De inspectierapporten die aangehaald worden in de uitzending van EénVandaag, zijn bedoeld om inzicht te verschaffen in het uit te voeren onderhoud voor de periode vanaf de inspectie. Op basis van deze rapporten programmeert Rijkswaterstaat het onderhoud en worden de benodigde budgetten gereserveerd. Deze programmeringsinspecties worden eens per zes jaar uitgevoerd.
Wanneer in het inspectierapport aangegeven wordt dat onderhoud op termijn nodig is, wil dat niet zeggen dat de tunnel onmiddellijk onveilig is of dat sprake is van tekortkomingen.

Schipholtunnel
Genoemde bevindingen zijn tijdig en conform het advies uit het inspectierapport verholpen.
Naar aanleiding van de inspectie in 2012 is onder andere:
- elektrische veiligheid hersteld in 2013–2014;
- aardings- en bliksembeveiliging vervangen in 2014;
- noodstroominstallatie vervangen in 2013;
- camera's vervangen in 2013;
- tunnelventilatie vervangen in 2014.

Omdat de bovenzijde van de Schipholtunnel gebruikt wordt door vliegtuigen van Luchthaven Schiphol heeft Rijkswaterstaat overleg met Schiphol over eventuele wijzigingen in gebruik (zwaardere vliegtuigen). De constructie (inclusief wapening) is voldoende sterk voor het huidige afgesproken gebruik van vliegtuigen.
Elk betonnen kunstwerk is kwetsbaar voor corrosie en vocht. De betondekking op het wapeningsstaal fungeert als bescherming. Indien schade wordt geconstateerd zal het risico worden bepaald en een beheersmaatregel worden getroffen. Tijdens de inspectie van de hoofddraagconstructie is geen schade aangetroffen. Deze constructie is van voldoende sterkte.

Wijkertunnel
Genoemde bevindingen zijn tijdig en conform het advies uit het inspectierapport verholpen. Naar aanleiding van de inspectie in 2009 is onder andere:

– verharding inclusief alle detectielussen vervangen in 2013;
– voegen om rookdoorslag te voorkomen hersteld in 2009;
– elektrische veiligheid hersteld in 2009.

Zeeburgertunnel
Genoemde bevindingen zijn tijdig en conform het advies uit het inspectierapport verholpen.
Naar aanleiding van de inspectie in 2011 is onder andere:
– camerasysteem vervangen in 2013;
– dynamische bewegwijzering vervangen in 2013;
– noodstroominstallatie hersteld/vervangen in 2012;
– telefooninstallatie vervangen in 2014;
– verharding inclusief detectielussen vervangen in 2014;
– hoogtedetectie vervangen in 2013.

Vraag 4
Wilt u ten aanzien van de Tweede Coentunnel uw visie geven op de geconstateerde kritiekpunten? Het betreft tenminste de volgende aspecten:
Rijkswaterstaat bouwt door aan de tunnel terwijl de eigen tunnelveiligheidsbeambte een reeks aan gebreken constateert, die eerst verholpen zouden moeten worden.
Rijkswaterstaat en de gemeente Amsterdam ruziën over de openstelling van de tunnel. Volgens Amsterdam wil Rijkswaterstaat zich niet aan de veiligheidsprotocollen houden. Uitstel van de opening van de tunnel dreigt.
In de Coentunnels worden geen sprinklerinstallaties aangebracht. Het gevolg is dat zwart-op-wit staat dat de brandweer bij een calamiteit de tunnel niet zal betreden.
In uitgewerkte scenario's rekent Rijkswaterstaat zelfs met tientallen doden, mocht er een vloeistofbrand ontstaan. Pas na 2,5 uur betreedt de brandweer de tunnel.
De Eerste (gerenoveerde) Coentunnel is door Rijkswaterstaat bewust niet verdiept tot 4,50 meter, maar heeft een doorrijhoogte van 4,20 meter gehouden. De reden voor het niet verdiepen zijn de kosten. De nieuwe Tweede Coentunnel heeft wel een doorrijhoogte van 4,50 meter. Het gevolg is dat een vrachtwagenchauffeur wel in noordelijke richting met een hoge vrachtwagen kan rijden, maar in zuidelijke richting niet.
Uit gegevens van Rijkswaterstaat blijkt dat gemiddeld één keer per dag de slagboom sluit vanwege een te hoge vrachtwagen en dat dit op sommige dagen vaker gebeurt. Rijkswaterstaat wist dat dit zou gebeuren.

Antwoord 4
De Veiligheidsbeambte heeft de wettelijke plicht voorafgaand aan de aanvraag van de openstellingsvergunning een advies te geven. In geval van de Coentunnel heeft de Veiligheidsbeambte daarin een aantal bevindingen gedaan welke voorafgaand aan de openstelling zijn opgelost. De gemeente heeft bij de aanvraag van de openstellingsvergunning inzage gehad in deze punten en de genomen maatregelen. Op basis van de aanvraag heeft de gemeente de openstellingsvergunning verleend.
De gemeente Amsterdam en Rijkswaterstaat hebben in 2012 een verschil van inzicht gehad over de toe te passen procedure voor de openstellingsvergunning. Eind 2012 heeft Rijkswaterstaat in goed overleg en samenwerking met de gemeente Amsterdam en de Veiligheidsbeambte een proces ingericht en meerdere scenario's opgesteld tot het verkrijgen van de openstellingsvergunning. De gemeente heeft daaruit een scenario gekozen welke is toegepast op de openstelling van de Coentunnel. Conform dit proces en gekozen scenario is de openstellingsvergunning door de gemeente verleend. Tijdens het inrichten en uitvoeren van dit proces stond voor alle partijen de veiligheid centraal.
De huidige tunnelwet schrijft geen sprinklerinstallatie voor, omdat dit – in aanvulling op de vele andere voorzieningen – niet nodig is gebleken om aan de veiligheidsnorm te voldoen.
De brandweer rukt in geval van een brandmelding in een tunnel altijd uit en zal ter plaatse een eerste inzet doen. Het redden van mensen uit de tunnel zal altijd de eerste prioriteit van de inzet zijn. Afhankelijk van de omstandigheden zal de brandweer een inschatting maken van de mogelijkheden die er op dat moment zijn.

Het beeld dat in de uitzendingen werd geschetst, dat de brandweer bij een ontwikkelde brand niet zal optreden en dat een sprinkler daardoor in feite toch noodzakelijk is, doet geen recht aan de praktijk en is ook niet in overeenstemming met de afspraken die met de nationale belanghebbenden zijn gemaakt. Ongeveer twee keer per jaar treedt in een Rijkstunnel een kleine brand op (zoals een motorkapbrand), die in korte tijd dooft of wordt geblust (door de weggebruikers of de brandweer) zonder dat er slachtoffers vallen en zonder dat noemenswaardige materiële schade optreedt. Grotere branden zijn zeer zeldzaam en zijn in de Nederlandse tunnelgeschiedenis sinds 1942 slechts twee maal voorgekomen, in de Velsertunnel (1978) en in de Heinenoordtunnel (2014). In beide gevallen is de brand door de brandweer geblust.
Het is correct dat de nieuw gebouwde Coentunnel hoger is dan de gerenoveerde eerste Coentunnel.
De Europese wetgeving stelt echter dat vrachtwagens een maximale hoogte mogen hebben van 4.00 meter. De gerenoveerde Coentunnel voldoet ruimschoots om vrachtwagens die aan de wettelijke toegestane hoogte voldoen vlotte doorgang te geven. De aangebrachte hoogtedetectie dient ervoor om de tunnel te beschermen tegen schade veroorzaakt door te hoge voertuigen met alle mogelijke gevolgen van dien. De hoogtedetectie staat ingesteld op 4.21 meter. Rijkswaterstaat is zoals ik al eerder aan de Kamer heb gemeld in overleg met de transportsector om het aantal te hoog beladen vrachtwagens terug te dringen.

Vraag 5
Deelt u de gedachte dat momenteel bijna alle tunnels die in beheer zijn van het Rijk niet voldoen aan de minimale veiligheidseisen, die Rijkswaterstaat zelf heeft opgesteld? Deelt u daarbij ook de gedachte dat de oorzaak gevonden moet worden in achterstallig onderhoud en het afschaffen van een onafhankelijk toezicht op de tunnelveiligheid?

Antwoord 5
Nee, die gedachte deel ik niet.
Alle tunnels voldoen aan de tunnelwet. De Velsertunnel voldoet nog niet aan de veiligheidsnorm, waaraan de tunnel volgens deze wet moet voldoen op 1 mei 2019. De Velsertunnel wordt in 2016 gerenoveerd en voldoet daarna aan alle wettelijke eisen die gesteld worden per 1 mei 2019.